

(51) Internationale Patentklassifikation ⁶ :

B60T 8/00, 8/24

A1

(11) Internationale Veröffentlichungsnummer: WO 99/30942

(43) Internationales
Veröffentlichungsdatum:

24. Juni 1999 (24.06.99)

(21) Internationales Aktenzeichen: PCT/EP98/07602

(22) Internationales Anmeldedatum: 25. November 1998
(25.11.98)

(30) Prioritätsdaten:

197 55 761.9	16. Dezember 1997 (16.12.97)	DE
198 21 593.2	14. Mai 1998 (14.05.98)	DE
198 30 189.8	6. Juli 1998 (06.07.98)	DE

(71) Anmelder (für alle Bestimmungsstaaten ausser US): CONTINENTAL TEVES AG & CO. OHG [DE/DE]; Guerickestrasse 7, D-60488 Frankfurt (DE).

(72) Erfinder; und

(75) Erfinder/Anmelder (nur für US): FENNEL, Helmut [DE/DE]; Feldbergstrasse 8, D-65812 Bad Soden (DE). KEMMLER, Frank [DE/DE]; Waldallee 55, D-65817 Eppstein-Bremthal (DE). KIENLE, Lothar [DE/DE]; Mozartstrasse 11, D-68623 Lampertheim (DE). IHRIG, Hans-Georg [DE/DE]; Emilstrasse 28, D-64293 Darmstadt (DE).

(74) Gemeinsamer Vertreter: CONTINENTAL TEVES AG & CO. OHG; Guerickestrasse 7, D-60488 Frankfurt (DE).

(81) Bestimmungsstaaten: JP, US, europäisches Patent (AT, BE, CH, CY, DE, DK, ES, FI, FR, GB, GR, IE, IT, LU, MC, NL, PT, SE).

Veröffentlicht

Mit internationalem Recherchenbericht.

(54) Title: METHOD FOR IMPROVING TILT STABILITY IN A MOTOR VEHICLE

(54) Bezeichnung: VERFAHREN ZUR ERHÖHUNG DER KIPPSTABILITÄT EINES FAHRZEUGES

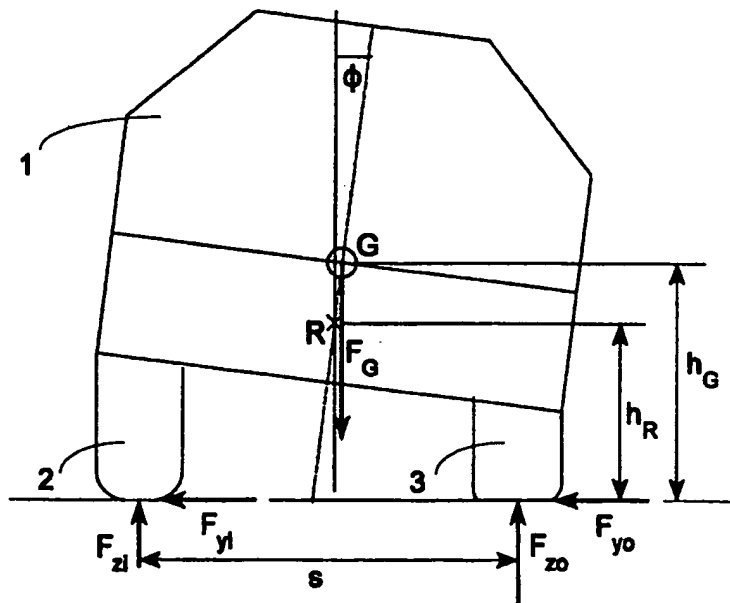
(57) Abstract

A method for improving side roll, initially based on a conceivably unfavourable motor vehicle load to indicate a stability-critical transversal acceleration (aykrit) or related variable when the vehicle begins to travel. By observing said motor vehicle during travel, information on real mass distribution can be obtained. Whenever there is a danger of tilting during cornering, braking occurs in at least the front wheel (3) that is located towards the outside of the bend, resulting in a reduction of lateral forces and transversal acceleration (ay). An additional active motor vehicle suspension can also be provided.

(57) Zusammenfassung

Ein Verfahren zur Vermeidung seitlichen Umklippens eines Fahrzeugs legt bei Fahrtantritt zunächst eine denkbar ungünstige Fahrzeugbeladung zur Angabe einer stabilitätskritischen Querschleunigung (aykrit) oder verwandten Größe zugrunde.

Während der Fahrt können dann aus Fahrzeugbeobachtungen Informationen über die tatsächliche Massenverteilung im Fahrzeug gewonnen werden. Bei Kippgefahr in einer Kurve wird zumindest das kurvenäußere Vorderrad (3) abgebremst, was zur Reduzierung von Seitenkräften und somit der Querschleunigung (ay) führt. Zusätzlich kann eine aktive Fahrzeugaufhängung vorgesehen sein.



1/1

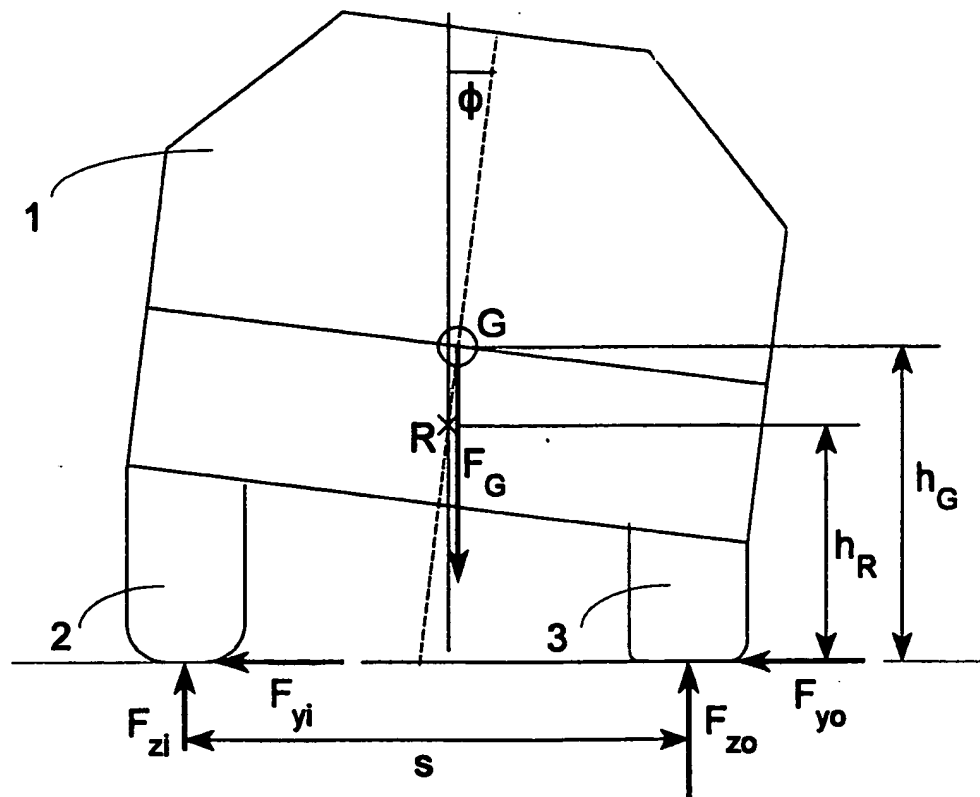


Fig. 1